

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 40/2012.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 17 aprile 2012;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84;

visto l'articolo 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Civitavecchia, nonché i decreti ministeriali in data 11 giugno 2002 ed in data 27 marzo 2003, con i quali la circoscrizione territoriale dell'Autorità è stata estesa al porto di Fiumicino ed al porto di Gaeta;

visto l'articolo 6, comma 4, della legge 84 del 1994, come sostituito con l'articolo 8-bis, comma 1, lettera c) del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali al controllo della Corte dei conti;

viste le determinazioni di questa Sezione n. 27 del 21 maggio 1996 e n. 21 del 20 marzo 1998, con le quali sono state disciplinate le modalità di esecuzione dell'attività di controllo prevista dalla citata legge n. 84 del 1994 ed è stato stabilito che il controllo sulle Autorità portuali, disposto dal citato articolo 8-bis del decreto legge n. 457 del 1997, è riconducibile nella previsione normativa dell'articolo 2 della indicata legge n. 259 del 1958;

visti i conti consuntivi dell'Autorità suddetta, relativi agli esercizi finanziari 2007, 2008, 2009 e 2010, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

uditio il relatore Consigliere Claudio Gorelli e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due

Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Civitavecchia per gli esercizi 2007, 2008, 2009 e 2010;

ritenuto che dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi 2007-2010 è risultato che:

la gestione 2007-2010 è stata segnata da una serie di criticità, che hanno determinato, nel novembre 2010, a seguito di un'ispezione amministrativo-contabile dell'I.G.F. e della successiva indagine di una Commissione ministeriale, il Commissariamento dell'Autorità portuale e la nomina, nel giugno 2011, di un nuovo Presidente;

le principali criticità hanno riguardato la gestione del demanio marittimo, la gestione del personale, l'affidamento di incarichi di studio e consulenza, ed i procedimenti di affidamento dei servizi di interesse generale;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 2007, 2008, 2009 e 2010 – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – dell'Autorità portuale di Civitavecchia, l'unità relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per i detti esercizi.

ESTENSORE
Claudio Gorelli

PRESIDENTE
Raffaele Squitieri

Depositata in Segreteria il 26 aprile 2012.

IL DIRIGENTE
(*Dott.ssa Luciana Troccoli*)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI
CIVITAVECCHIA PER GLI ESERCIZI 2007, 2008, 2009 e 2010

S O M M A R I O

<i>Premessa</i>	Pag.	13
1. Considerazioni di sintesi sull'andamento dei traffici marittimi internazionali e nazionali nel periodo 2007-2011	»	14
2. Quadro normativo di riferimento	»	24
3. Organi di amministrazione e di controllo	»	29
4. Personale	»	33
4.1 Pianta organica e consistenza del personale	»	33
4.2 Costo del personale	»	35
5. Incarichi di studio e consulenza	»	39
6. Pianificazione e programmazione	»	41
6.1 Piano regolatore	»	41
6.2 Piano operativo triennale	»	42
6.3 Programma triennale delle opere	»	42
7. Attività dell'Autorità portuale	»	46
7.1 Attività promozionale	»	46
7.2 Servizi di interesse generale	»	47
7.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione	»	49
7.4 Attività autorizzatoria e gestione del demanio marittimo	»	51
7.5 Traffico portuale	»	55
7.5.1 Traffico merci	»	55
7.5.2 Traffico passeggeri	»	58
8. Gestione finanziaria e patrimoniale	»	61
8.1 Dati significativi della gestione	»	62
8.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	»	63
8.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui	»	71
8.4 Il conto economico	»	77
8.5 Lo stato patrimoniale	»	84
9. Considerazioni conclusive	»	91
ALLEGATO: Appendice statistica	»	95

PAGINA BIANCA

Premessa

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, con le modalità di cui all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa agli anni 2007, 2008, 2009 e 2010 dell'Autorità portuale di Civitavecchia, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto, redatto congiuntamente per tutte le 25 Autorità portuali e relativo all'esercizio 2006, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 87/2009 dell'11/22 dicembre 2009 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVI Legislatura, Doc. XV, n. 158.

1. Considerazioni di sintesi sull'andamento dei traffici marittimi internazionali e nazionali nel periodo 2007-2011Introduzione

Si è ritenuto opportuno procedere ad una riflessione generale sulle dinamiche che il settore dei traffici marittimi ha registrato nel periodo 2007-2011, anche al fine di meglio contestualizzare le valutazioni che la Corte sta conducendo sulle gestioni delle singole Autorità Portuali nell'ambito del più ampio scenario dell'andamento dei traffici marittimi al livello internazionale e nazionale.

1. *Le dinamiche economiche internazionali*

L'andamento del settore marittimo – e segnatamente della componente portuale – in quanto segmento dei servizi di trasporto e logistica a favore delle collettività e delle relazioni produttive/industriali, è strettamente correlato con il più generale andamento dell'economia. Conseguentemente, gli imponenti effetti della recente e tuttora in corso crisi, finanziaria prima ed economica poi, avviatisi negli Stati Uniti a partire dall'ultimo trimestre del 2007, si è trasformata, a partire dalla seconda metà del 2008, in una forte contrazione del Prodotto Interno Lordo mondiale e del commercio internazionale. Ciò ha alimentato uno scenario estremamente negativo nel medesimo periodo per tutte le attività legate al trasporto di persone e merci. Terminata questa prima fase di intenso rallentamento dell'economia mondiale nel 2009, si è registrato nel 2010 l'avvio di una pur lieve ripresa, peraltro rallentata nella prima metà del 2011 a causa, tra l'altro, della lievitazione dei prezzi delle materie prime.

Pur in presenza di tale complessivo più recente scenario, va evidenziata una situazione sostanzialmente duale nello sviluppo delle economie dei singoli paesi e quindi dei correlati traffici. Infatti, la crescita si è mantenuta robusta nelle economie emergenti (B.R.I.C.S.), mentre le economie avanzate hanno evidenziato dinamiche più contenute.

L'Unione Europea, in particolare, ha seguito gli andamenti economici delle economie più mature, registrando situazioni critiche negli anni 2008-2009 e una modesta ripresa per il 2010. I più recenti dati relativi al 2011, peraltro non ancora definitivi, testimoniano poi di una dinamica modesta di sviluppo (+1,5% la stima di crescita media del PIL Unione Europea), ma con andamenti differenziati: in Germania una buona crescita economica (PIL +3%) mentre molto più ridotta, ad esempio, in Spagna (+0,7%) ed in Italia (+0,5%).

Tavola 1 – Crescita percentuale del Prodotto Interno Lordo

	2007	2008	2009	2010	2011 (a)
Unione Europea (27 Paesi)	+3,2%	+0,3%	-4,3%	+2,0%	+1,6%
Area Euro (17 Paesi)	+3,0%	+0,4%	-4,3%	+2,0%	+1,5%
Italia	+1,7%	-1,2%	-5,1%	+1,8%	+0,5%
Germania	+3,3%	+1,1%	-5,1%	+3,7%	+3,0%
Francia	+2,3%	-0,1%	-2,7%	+1,5%	+1,6%
Spagna	+3,5%	+0,9%	-3,7%	-0,1%	+0,7%
Stati Uniti	+1,9%	-0,3%	-3,5%	+3,0%	+1,7%
Cina	+10,70%	+11,90%	+9,0%	+10,3%	+9,4%
India	+9,2%	+9,0%	+7,40%	+7,5%	+8,4%
Brasile	+3,70%	+5,40%	+5,10%	+9,1%	+8,0%

a) Dati previsionali

Fonte: Diverse (per l'Italia "Istat-PIL e Indebitamento AP" 2 marzo 2012; Europa sito web Eurostat)

Il quadro economico relativo ai paesi con economie mature atteso per l'anno 2012 si caratterizza, infine, per un peggioramento generale a livello internazionale. Il rallentamento della domanda mondiale, secondo le stime diffuse dal WTO, appare in questo senso evidente. L'intera "area Euro" è valutata in recessione nel 2012 (-0,5%).

Le previsioni formulate dalla stessa fonte per l'anno 2012, sono decisamente più rosee per i Paesi dell'area B.R.I.C.S., a ulteriore conferma del citato sistema "duale" creatosi relativamente alla congiuntura internazionale: per tali Paesi la crescita media per il 2012 si dovrebbe attestare intorno al 5,4%¹, per giungere l'anno successivo fino al 5,9%². L'India, ad esempio, è prevista in crescita nel 2012 del 7,0% (peraltro minore rispetto al biennio precedente)³, mentre per la Cina il Fondo Monetario Internazionale prevede, sempre nel 2012, una crescita del PIL del +8,2%⁴.

2. *I traffici marittimi nel bacino del Mediterraneo e del Mar Nero*

Come emerge dai dati disponibili relativi ad un panel di porti⁵ rappresentativi dell'Unione Europea, il periodo 2007-2010 ha registrato una marcata flessione in tutte le diverse tipologie di traffico, generata dai menzionati effetti della crisi economica

¹ IMF-World Economic Outlook-24 gennaio 2012.

² IMF-World Economic Outlook-24 gennaio 2012.

³ IMF-World Economic Outlook-24 gennaio 2012.

⁴ IMF-World Economic Outlook-24 gennaio 2012.

⁵ Porti di: Anversa, Ghent, Zeebrugge, Amburgo, Brake, Brema, Rostock, Aarhus, Dublino, Bordeaux, Calais, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marsiglia, Nantes-St. Nazaire, Rouen, Londra, Salonicco, Klàipeda, Oslo, Amsterdam, Rotterdam, Leixoes, Lisbona, Setubal-Sesimbra, Goteborg, Capodistria.

globale (rinfuse liquide -1,4%; rinfuse solide -2,2%; Merci varie -3,6%)⁶. Anche la movimentazione dei contenitori ha subito, nel periodo, una flessione del 5,2%, pari a circa 2,4 milioni di TEU⁷.

Dalla seconda metà degli anni '90, si è registrato un forte sviluppo della portualità mediterranea, conseguente alla necessità di fornire risposta alla dilagante evoluzione del trasporto containerizzato anche in tale area; attualmente per il traffico internazionale all'interno del bacino del Mediterraneo sono operativi 80 porti di rilevanza internazionale.

Peraltro il ruolo del Mediterraneo, che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi, è assolutamente strategico poiché vi transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale; circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci, delle quali oltre un terzo viene scaricato o caricato in Italia.

Ai fini di una più completa rappresentazione dei movimenti portuali, si rileva che il bacino del Mediterraneo e del Mar Nero (porti italiani esclusi), nonostante la crisi economica, ha segnato un continuo incremento nel settore delle movimentazioni dei contenitori, in controtendenza rispetto al calo delle merci e dei prodotti liquidi. Infatti, nel periodo 2007-2010 il complesso dei porti considerati⁸ ha registrato un aumento complessivo del +10% (da 28,4 a 31,3 milioni di TEU). Un ulteriore +7% va aggiunto per il 2011, così che si sono raggiunti i 33,5 milioni di TEU movimentati nei porti dell'area mediterranea, a cui vanno aggiunti i circa 10 milioni di TEU movimentati nei porti italiani.

Tale crescita costante si spiega con la presenza, tra i porti dell'area considerata, di grandi porti hub (es. Tanger-Med) a servizio delle rotte transoceaniche, nonché di porti situati in Paesi in via di sviluppo, ovvero a servizio di mercati di riferimento in più ampia crescita.

Il traffico riguardante i porti di transhipment del Mediterraneo dimostra un andamento tendenziale fortemente positivo, tra il 2005 ed il 2010, aumentando da 13 a 18,9 milioni di TEU).

⁶ Elaborazione Assoporti su dati diversi (Autorità Portuali, ESPO).

⁷ Elaborazione Assoporti su dati diversi (Autorità Portuali, ESPO).

⁸ Porti italiani esclusi. Porti considerati: Alessandria, Algeciras, Alicante, Ambarli, Ashdod, Barcellona, Beirut, Capodistria, Castellon, Costanza, Damietta, El Dekheila, Haifa, Limassol, Marsiglia, Mersin, Novorossisk, Odessa, Pireo, Port Said, Salonicco, Tanger-Med, Tarragona, Valencia.